Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 9

«ФОЛЬКСВАГЕН-ЖУК»: ПОПУЛЯРНЫЙ ВО ВСЕМ МИРЕ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00009

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 9, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Betna 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 17 300 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

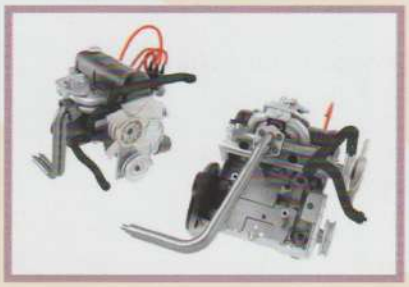
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 26.07.2018
Дата выхода в свет: 25.10.2018

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6 (слева), 7 (справа внизу) © ИТАР ТАСС; Стр. 6 (справа) © AKG; Стр. 7 (вверху, внизу слева), 9 (вверху), 10 (слева), 11 (вверху) © частная коллекция; Стр. 7 (вторая сверху), 8 (вверху) © фотобанк Лори; Стр. 8 (внизу) © РИА Новости;
Стр. 9 (внизу), 10 (справа, внизу), 11 (вторая третья сверху вниз, внизу) © Dreamstime.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Сборка элементов выпускной системы и системы охлаждения

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Третья модель: история создания

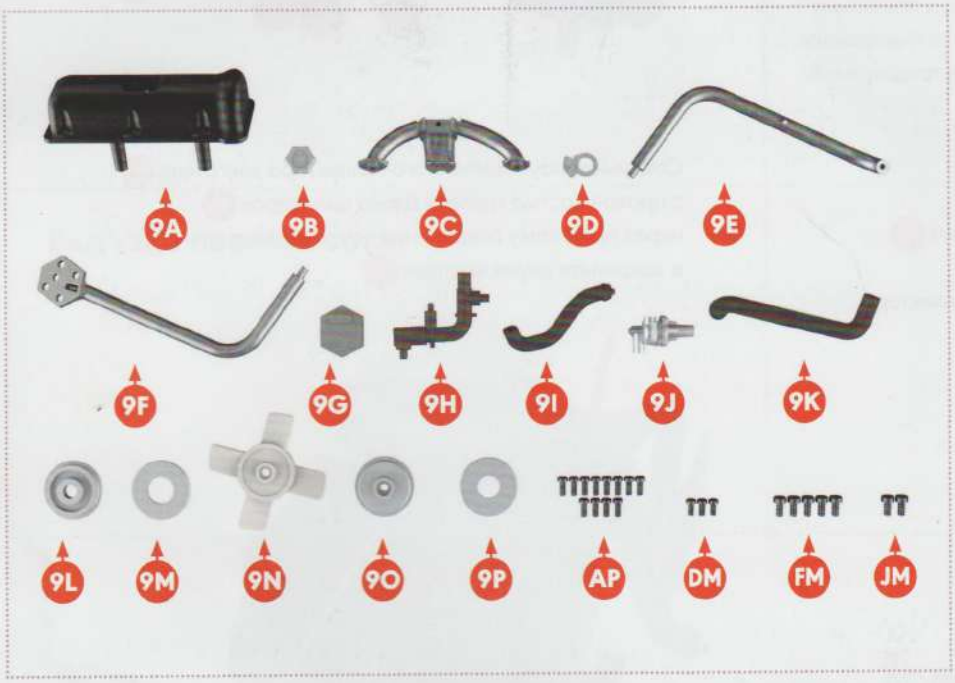
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Фольксваген-жук»: популярный во всем мире

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

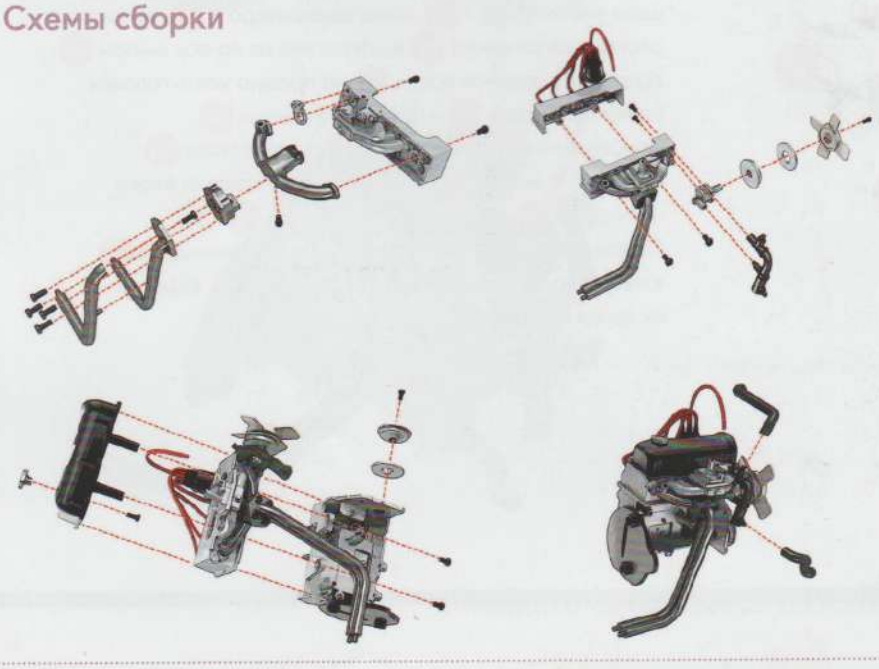
Сборка элементов выпускной системы и системы охлаждения

Продолжите собирать двигатель своей модели, собрав из деталей этого номера выпускную систему и систему охлаждения и используя узлы сборок номеров 6 и 7.

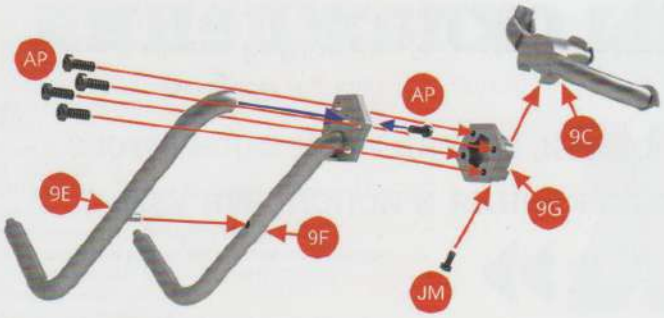


- 9A Крышка головки блока цилиндров
- 9B Крышка маслоналивной горловины двигателя
- 9C Паук выхлопного коллектора двигателя
- 9D Прокладка для соединения паука с двигателем
- 9E Труба газоприемника 1
- 9F Труба газоприемника 2
- 9G Фланец
- 9H Перепускной шланг термостата
- 9I Отводящий шланг радиатора
- 9J Водяной насос
- 9K Подводящий шланг радиатора
- 9L Шкив вентилятора 1
- 9M Шкив вентилятора 2
- 9N Вентилятор системы охлаждения
- 9O Шкив коленчатого вала 1
- 9P Шкив коленчатого вала 2
- AP Винт M1,7 × 4 мм (12 шт.)
- DM Винт M1,7 × 3 мм (3 шт.)
- JM Винт M1,7 × 4 мм (2 шт.)
- FM Винт M2,0 × 4 мм (5 шт.)

Схемы сборки

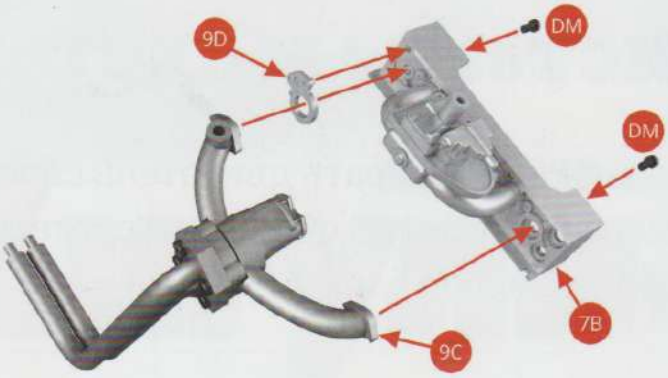


1



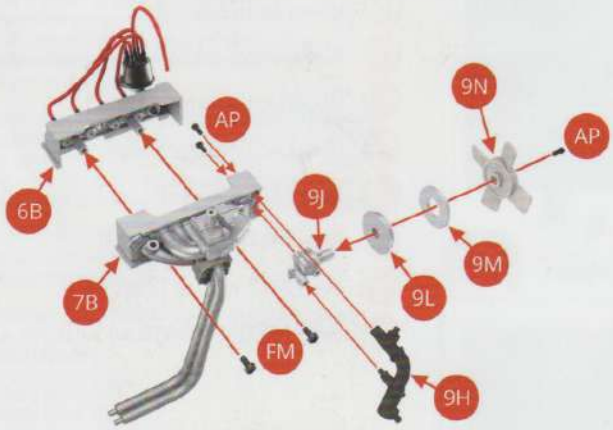
Соедините трубу газоприемника 1 9E с трубой газоприемника 2 9F и закрепите винтом AP.
Соедините трубу газоприемника 2 9F с фланцем 9G и закрепите четырьмя винтами AP.
Соедините фланец 9G с пауком выхлопного коллектора двигателя 9C и закрепите винтом JM.

2



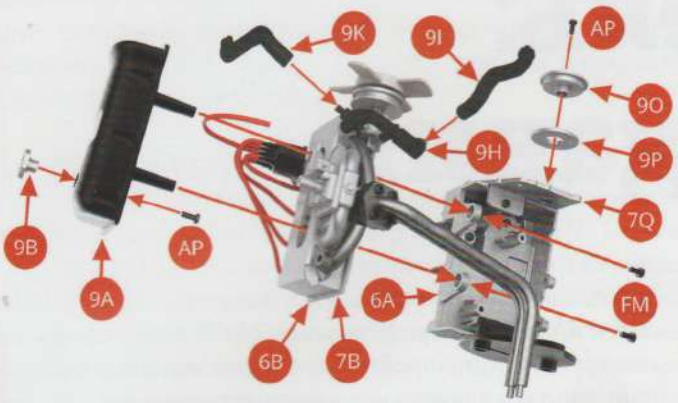
Соедините паук выхлопного коллектора двигателя 9C с правой частью головки блока цилиндров 7B через прокладку соединения паука с двигателем 9D и закрепите двумя винтами DM.

3



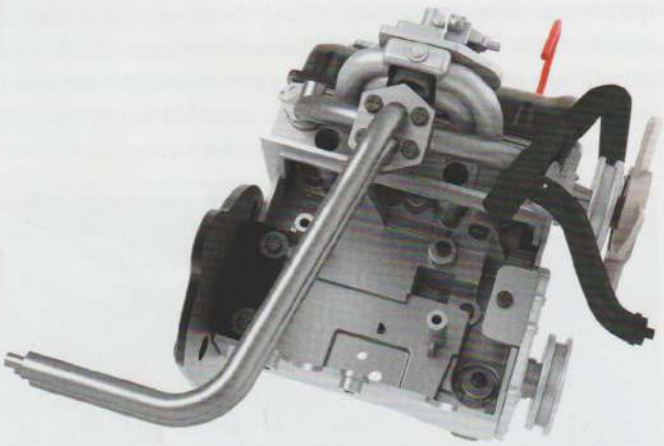
Установите последовательно на ось водяного насоса 9J шкив вентилятора 1 9L, шкив вентилятора 2 9M, вентилятор системы охлаждения 9N и закрепите их на оси винтом AP.
Установите водяной насос 9J на правую часть головки блока цилиндров 7B и закрепите винтом AP.
Присоедините перепускной шланг термостата 9H к водяному насосу 9J и правой части головки блока цилиндров 7B и закрепите его винтом AP.
Соедините правую часть головки блока цилиндров 7B и левую часть головки блока цилиндров 6B, скрепив их двумя винтами FM.

4



Установите на крышку привода механизма газораспределителя 7O, шкив коленчатого вала 1 9O, шкив коленчатого вала 2 9P и закрепите их винтом AP.
Установите крышку маслоналивной горловины двигателя 9B на крышку головки блока цилиндров 9A и закрепите винтом AP.
Установите крышку головки блока цилиндров 9A на соединенные правую 7B и левую части головки блока цилиндров 6B и прикрепите ее к левой части блока цилиндров 6A двумя винтами FM.
Прикрепите к перепускному шлангу термостата 9H подводящий шланг радиатора 9K и отводящий шланг радиатора 9I.

Вид узла после сборки



Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

Третья модель: история создания

Согласно генеральному соглашению о научно-техническом сотрудничестве с фирмой «Фиат», предусматривалось создание двух автомобилей в комплектации «норма» и одного в комплектации «люкс».

В первом случае речь идет, конечно же, о ВАЗ-2101 и ВАЗ-2102, во втором - о ВАЗ-2103. Казалось бы, какие тут могут быть проблемы? Однако именно с выбором прототипа для «люкса» и возникли затруднения.

Неожиданные проблемы...

Итальянцы предложили в качестве базы для «люкса» автомобиль «Фиат 125» (Fiat 125). Первоначально такое предложение советскую сторону устроило: четырехфарная малолитражка действительно смотрелась элегантнее, чем «Фиат 124» (Fiat 124). Вскоре, впрочем, обнаружились «подводные камни». Например, выяснилось, что внешне очень похожие друг на друга «Фиат 124» и «Фиат 125» представляют собой принципиально разные автомобили с минимальной степенью унификации. «125-й» был больше, чем «124-й», оснащался совсем другим двигателем, подвеской и т. д.

Штаб-квартира фирмы «Фиат» в Турине. 1965 год.

Автомобиль ВАЗ-2103 в цеху Волжского автозавода. 1973 г

Автомобиль «Фиат 124».

Возникшая ситуация никак не устраивала советскую сторону, выдвинувшую требование обеспечения 80 % унификации «первой» и «третьей» моделей, или автомобилей № 1 и № 2, как они именовались в советско-итальянских документах.

...и быстрое решение

Надо сказать, что итальянцы быстро нашли вариант. Как раз в это время они разрабатывали люксовую модификацию «Фиат 124 Специале» (Fiat 124 Speciale). Его конструкция представляла собой некую компиляцию ходовой части «Фиат 124» седан с кузовом «Фиат 125S Специале», в максимально возможном объеме приведенного к параметрам 124-го семейства.

В дальнейшем работа над советским и итальянским проектами велась параллельно и со взаимным влиянием. В итоге пошедший в серию в 1968 году «Фиат 124S» и появившийся в 1972 году ВАЗ-2103 были похожи как родные братья.

Отличный дизайн

При этом внешний вид советской машины отличался от автомобиля «Фиат 124S» в лучшую сторону. Так, например, у ВАЗ-2103 передняя часть имеет больший отрицательный наклон, а линии передних крыльев в районе сопряжения с решеткой радиатора и капотом заметно острее. Благодаря этому внешне «тройка» выглядит намного динамичнее. Фары уменьшенного диаметра, внешне образуют с решеткой радиатора единый горизонтальный модуль, что визуально делает автомобиль более плоским и широким. Даже повторитель поворотов за счет своей необычной ромбической формы подчеркивает динамичность образа. Передняя и задняя части кузова у «единички» были практически равной длины, а в силуэте «тройки» легко различались. При этом удалось добиться очень высокой степени унификации, по кузову с базовой моделью - около 80 %. Люксовая версия отличалась только навесными панелями передней

Цена престижа

«Жигули» ВАЗ-2103 резко отличались от остальных советских автомобилей. Достаточно сказать, что четырехфарные «Москвичи-408» шли только на экспорт или выделялись советским гражданам за особые заслуги. «Тройка» выглядела барственно даже на фоне престижной «Волги» ГАЗ-21. Соответственно, и платить за нее нужно было немало - 7500 руб. Для сравнения, в то же время ВАЗ-2101 стоил 5500 руб.

Автомобиль «Фиат 125».

На конвейере Волжского автомобильного завода в Тольятти автомобили ВАЗ-2103. 1973 год.

и задней частей, полностью сохранив прежнюю силовую структуру и среднюю часть. Обилие же хрома на кузове ВАЗ-2103 объяснялось просто: модель «люкс» есть модель «люкс». То, что этот автомобиль практически в полтора раза дороже базовой «единички», должно быть видно сразу.

Прекрасные характеристики

Динамике экстерьера соответствовали и динамические характеристики машины. Более мощный двигатель разгонял автомобиль до 100 км/ч за 17 с – великолепный показатель для тех лет, лучший среди всех отечественных автомобилей и практически аналогичный зарубежным моделям того же класса. Максимальная скорость возросла до 150 км/ч. Следует отметить, что повышения мощности двигателя с 62 до 75 л. с. добились не за счет форсирования, а путем увеличения рабочего объема с 1451 см³ до 1198 см³ и рабочего хода поршня. Блок цилиндров стал выше – пришлось изменить и размеры коленчатого вала. В тормозную систему ввели вакуумный усилитель, а в задние тормоза – устройство для автоматической установки зазора между колодками и тормозным барабаном по мере износа фрикционных накладок, сделавшее ненужной периодическую регулировку задних тормозов. Дополняли люксовый комплект новые покрышки радиального типа, лучше приспособленные для длительной езды на высоких скоростях с резким ускорением и торможением.

Счастливый обладатель автомобиля ВАЗ-2103. 1973 год.

Успешная модель

Первые 518 «троек» покинули заводские цеха в IV квартале 1972 года. Любопытный факт: наряду с ними сверх плана выпустили еще примерно 1350 автомобилей под индексом 2103В (В – «временный»), у которых отсутствовали некоторые оригинальные комплектующие (панель приборов, элементы отделки салона и радиальные шины И-170). Эти машины в торговую сеть не поступили – их продали работникам как самого ВАЗа, так и заводов-смежников.

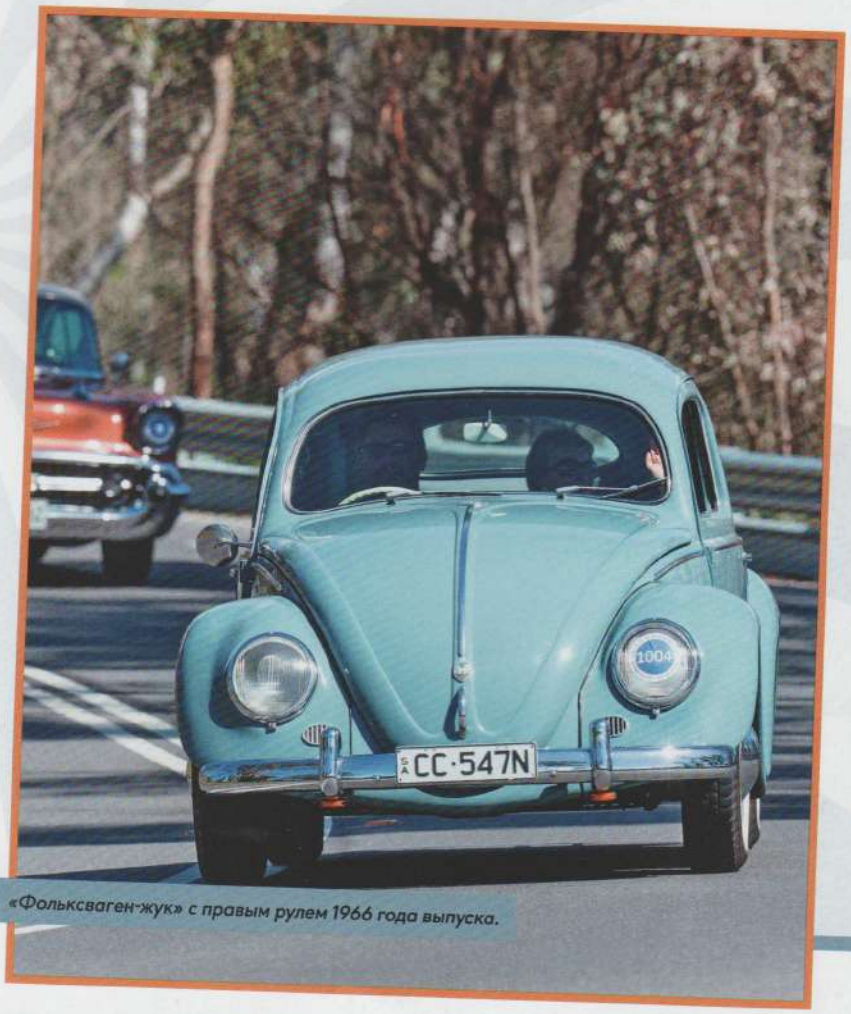
Свой законченный вид «тройка» приобрела в начале 1973 года, после чего практически без изменений выпускалась вплоть до 1984 года. За 12 лет было выпущено 1 304 899 экземпляров ВАЗ-2103, включая мелкосерийную модификацию ВАЗ-21031 с двигателем ВАЗ-2106, праворульную ВАЗ-21032, ВАЗ-21033 с двигателем ВАЗ-21011 (1300 см³, 69 л. с.) и экспортный вариант ВАЗ-21035 с маломощным, но более экономичным двигателем ВАЗ-2101.

На полигоне ВАЗа для испытания автомобилей в Тольятти.

«Фольксваген-жук»: популярный во всем мире

История самого популярного в мире автомобиля началась в 1934 году, когда стартовали работы по созданию первого по-настоящему массового автомобиля для Германии. Он получил название Volkswagen – «народный автомобиль».

«Фольксваген-жук» 1967 года выпуска.



«Фольксваген-жук» с правым рулем 1966 года выпуска.

В начале 1930-х годов проектом такого автомобиля активно занимался конструктор Фердинанд Порше. Он задумал сконструировать небольшой, но надежный автомобиль, доступный по цене обычной немецкой семье с маленькими детьми. После нескольких безуспешных попыток был создан автомобиль «Тип 32», имевший заднемоторную компоновку, 4-цилиндровый двигатель мощностью 28 л. с., торсионно-рычажную подвеску и т. д. Необходим был производитель, способный профинансировать дальнейшие работы, но ни одна из германских автомобильных фирм интереса к проекту не проявляла. Однако замысел Фердинанда Порше неожиданно оказался идеологически и политически востребованным.

Автомобиль как инструмент пропаганды

В 1933 году на открытии Берлинского автосалона (IAA) новый канцлер Германии Адольф Гитлер произнес речь, в которой среди прочего дал обещание обеспечить каждую немецкую семью собственным автомобилем. Разработки Порше пришлись как нельзя кстати.

Самый массовый

«Фольксваген-жук» является самым массовым автомобилем в истории, производившимся без кардинального пересмотра базовой конструкции. За 70 лет производства было изготовлено 21 529 464 автомобиля.

Тем не менее прошло пять лет, прежде чем проект KdF («Kraft durch Freude» – «Сила через радость» – нацистский лозунг и пропагандистское название будущего автомобиля) обрел свои окончательные очертания. Оппозитный 4-цилиндровый двигатель рабочим объемом 985 см³ размещался за задней осью, рама отсутствовала – ее роль взяло на себя усиленное плоское днище; двигатель был сблокирован с коробкой передач, обращенной вперед, подвеска всех колес была независимой торсионной.

Приборная панель ретро-автомобиля «Фольксваген-жук».

Говорят, что к характерному дизайну автомобиля приложил руку Гитлер, активно курировавший проект. «Народный автомобиль» предлагался потребителю в базовом варианте двухдверного четырехместного седана и открытого четырехместного кабриолета. Официально автомобиль именовался KdF 38, но параллельно употреблялось и другое название: «Фольксваген 38» («Народный автомобиль образца 1938 года»). Именно оно и стало впоследствии главным.

Война вместо автомобиля

Однако, прежде чем получить автомобиль, потребителю пришлось раскошелиться. В Германии была создана специальная система предоплаты, своего рода рассрочка вперед. Любой немецкий гражданин, желавший приобрести автомобиль, должен был каждую неделю перечислять пять марок на специальный счет. При накоплении 990 рейхсмарок он мог получить вожделенное транспортное средство. При этом, если хотя бы один платеж пропускался, то перечисленные ранее деньги не возвращались плательщику, и приходилось начинать все заново. Значительная часть собранных средств шла на строительство автомобильного завода возле небольшого местечка Фаллерслебен. 1 июля 1938 года здесь был основан город, который в мае 1945 года получил название Вольфсбург – в честь одноименного старинного замка, эмблема

Багажник «Жука» расположен спереди.

которого красовалась на руле автомобиля. Была развернута беспрецедентная рекламная кампания: фото автомобиля не сходило со страниц газет, его постоянно демонстрировали на партийных и государственных мероприятиях, выпускались буклеты, значки, даже специальные копилки со счетчиками. Впрочем, большинство желающих так и не получили свой автомобиль. Зато в каждой семье мужчинам вручили повестки о призыве в вермахт – началась Вторая мировая война, и о «народном автомобиле» народу пришлось забыть. К 1 сентября 1939 года было выпущено всего 630 «фольксвагенов».

«Жук» на службе войне и миру

В годы войны на шасси KdF 38 выпускались военные штабные версии (в том числе и полноприводные) и массовый армейский автомобиль KdF 82, больше известный под названием «Кюбельваген» (Kübelwagen). После завершения Второй мировой войны город Вольфсбург оказался в британской оккупационной зоне. Завод «Фольксваген» был разрушен бомбардировками англо-американской авиации на 60 %, но тем не менее со второй половины 1945 года возобновил выпуск армейских KdF 82, санитарных эрзацфургонов и пикапов KdF 83 для Красного Креста. В 1946 году английские оккупационные власти поставили условие: собирать не менее тысячи автомобилей в месяц, иначе предприятие закроют из-за слишком больших производственных издержек. Это требование удалось выполнить уже в марте того же года, когда было собрано 1003 автомобиля модели «Фольксваген-11» (VW 11 или VW Type 1), представлявшей собой несколько доработанный довоенный KdF 38 (VW 38) с 25-сильным оппозитным двигателем рабочим объемом 985 см³. Всего в тот год было выпущено 10 020 автомобилей, быстро получивших за характерный дизайн кузова прозвище «Жук» (Käfer).

В 1947 году первые пять машин были отправлены на экспорт в Голландию – с этого момента началось триумфальное шествие «Жука» по планете!

Армейский автомобиль «Кюбельваген».

Ретро-автомобиль «Фольксваген-жук» до сих пор можно встретить на дорогах по всему миру.

«Фольксваген-жук» с кузовом кабриолет.

Козырек на передней фаре «Жука», чтобы не слепить водителя встречной машины.

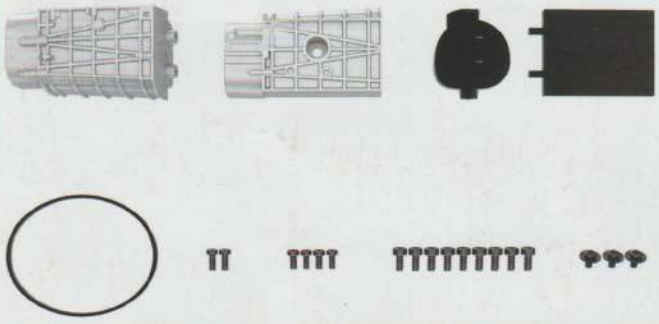
Триумф

После окончания войны Фердинанд Порше был арестован. Только в августе 1948 года он вернулся в Штутгарт. К этому времени он уже знал, что его любимый «Фольксваген 38» выпускается в Вольфсбурге, и пообещал, что по дороге с вокзала домой (полчаса ходьбы) будет снимать шляпу перед каждым «Жуком». Шляпу пришлось снимать беспрерывно!

В НОМЕРЕ 10

- СБОРКА КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ
- «СИТРОЕН 2CV»: 40 ЛЕТ ПОПУЛЯРНОСТИ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ЛЕВАЯ ЧАСТЬ КАРТЕРА КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ
- ПРАВАЯ ЧАСТЬ КАРТЕРА КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ
- ЗАДНЯЯ КРЫШКА КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ
- ПОДДОН КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ
- РЕМЕНЬ ПРИВОДА ВЕНТИЛЯТОРА, ВОДЯНОГО НАСОСА И ГЕНЕРАТОРА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2018 Ашет Коллекция. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотография не служит для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!